

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
17. Juni 2004 (17.06.2004)

PCT

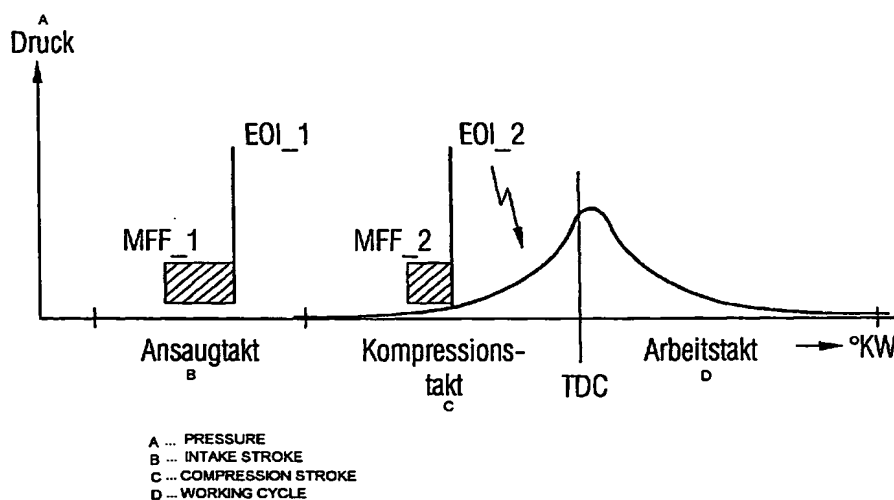
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/051067 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: F02D 41/40, 41/00, 35/02
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/003244
- (22) Internationales Anmeldedatum:
29. September 2003 (29.09.2003)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:
102 56 474.4 3. Dezember 2002 (03.12.2002) DE
- (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT [DE/DE]; Wittelsbacherplatz 2, 80333 München (DE).
- (72) Erfinder; und
- (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): BEER, Johannes [DE/DE]; Obere Bachgasse 16, 93047 Regensburg (DE). ZHANG, Hong [CN/DE]; Spitzweg Str. 16, 93105 Tegernheim (DE).
- (74) Gemeinsamer Vertreter: SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT; Postfach 22 16 34, 80506 München (DE).
- (81) Bestimmungsstaat (national): US.
- (84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).
- Veröffentlicht:
— mit internationalem Recherchenbericht

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD FOR CONTROLLING AN INTERNAL COMBUSTION ENGINE OPERATING WITH DIRECT FUEL INJECTION

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUM STEuern EINER MIT KRAFTSTOFFDIREKTEINSPRITZUNG ARBEITENDEN BRENNKRAFTMASCHINE



(57) Abstract: Disclosed is a method, according to which the air fed to the combustion chambers of an internal combustion engine (10) is precompressed by means of a boosting device (25, 26), particularly an exhaust gas turbocharger. The valve overlap of the gas exchange valves of the internal combustion engine is adjusted by variably displacing the camshaft (31). The quantity of fuel to be injected (MFF), which is required for homogeneously operating the internal combustion engine, is determined and injected directly into the combustion chambers of the internal combustion engine, the total quantity of fuel to be injected (MFF) being divided into two partial quantities (MFF 1, MFF 2). A first partial quantity (MFF 1) is injected into the intake stroke while a second partial quantity (MFF 2) is injected into the compression stroke. The ratio at which the two partial quantities (MFF 1, MFF 2) are divided is defined according to the load range of the internal combustion engine.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Die den Brennräumen der Brennkraftmaschine (10) zugeführte Luft wird mittels einer Aufladevorrichtung (25, 26), insbesondere mittels eines Abgasturboladers vorverdichtet. Mittels einer variablen Nockenwellenverstellung (31) wird die Ventilüberschneidung der Gaswechselventile der Brennkraftmaschine eingestellt. Die zu einem homogenen Betrieb der Brennkraftmaschine benötigte Kraftstoffeinspritzmenge (MFF) wird ermittelt und direkt in die Brennräume der Brennkraftmaschine eingespritzt wird, wobei diese gesamte Kraftstoffeinspritzmenge (MFF) in zwei Teilmengen (MFF 1, MFF 2) aufgeteilt wird. Eine erste Teilmenge (MFF 1) wird in den Ansaugtakt und eine zweite Teilmenge (MFF 2) in den Kompressionstakt eingespritzt. Das Aufteilungsverhältnis zwischen den beiden Teilmengen (MFF 1, MFF 2) wird abhängig von dem Lastbereich der Brennkraftmaschine festgelegt.

Beschreibung

Verfahren zum Steuern einer mit Kraftstoffdirekteinspritzung arbeitenden Brennkraftmaschine

5

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Steuern einer mit einer Aufladevorrichtung versehenen und mit Kraftstoffdirekteinspritzung arbeitenden Brennkraftmaschine.

- 10 Brennkraftmaschinen mit Direkteinspritzung (DI, direct injection) beinhalten ein großes Potential zur Reduktion des Kraftstoffverbrauches bei relativ geringem Schadstoffausstoß. Im Gegensatz zur Saugrohreinspritzung wird bei einer Direkteinspritzung Kraftstoff mit hohem Druck direkt in die
15 Verbrennungsräume der Brennkraftmaschine eingespritzt.

- Hierzu sind Einspritzsysteme mit zentralem Druckspeicher (Common-Rail) bekannt. In solchen Common-Rail-Systemen wird mittels einer Hochdruckpumpe ein vom elektronischen Steuergerät der Brennkraftmaschine über Drucksensor und Druckregler geregelter Kraftstoffdruck in der Verteilerleiste (Common-Rail) aufgebaut, der weitgehend unabhängig von Drehzahl und Einspritzmenge zur Verfügung steht. Über einen elektrisch ansteuerbaren Injektor wird der Kraftstoff in den Brennraum
20 eingespritzt. Dieser erhält seine Signale von dem Steuergerät. Durch die funktionelle Trennung von Druckerzeugung und Einspritzung kann der Einspritzdruck unabhängig vom aktuellen Betriebspunkt der Brennkraftmaschine weitgehend frei gewählt werden.

30

- Es ist bekannt, zur Leistungs- und Drehmomentsteigerung von Brennkraftmaschinen eine Aufladeeinrichtung vorzusehen, welche die Ladungsmenge durch Vorverdichtung vergrößert. Dabei fördert ein Lader die Frischluft in den Zylinder der Brennkraftmaschine. Bei der mechanischen Aufladung wird der Verdichter direkt von der Brennkraftmaschine angetrieben (z.B. Kompressoraufladung), während bei einer Abgasturboaufladung
35

2

eine mit dem Abgas der Brennkraftmaschine beaufschlagte Turbine (Abgasturbine) einen im Ansaugtrakt der Brennkraftmaschine liegenden Verdichter antreibt.

5 Moderne Brennkraftmaschinen weisen zur Senkung der Ladungswechselverluste variable Ventiltriebe mit ein- und mehrstufiger oder stufenloser Variabilität auf. Die variable Ventilsteuerung der Ein- und Auslassventile bietet die Möglichkeit die Ventilsteuerzeiten innerhalb der physikalischen
10 Grenzen des vorhandenen Aktuatorprinzips (mechanisches System, hydraulisches Systemen, elektrisches Systemen, pneumatisches System oder eine Kombination der genannten Systeme) mehr oder weniger frei einzustellen. Dadurch können Verbrauchseinsparungen, niedrigere Rohemissionen und ein höheres Drehmoment erreicht werden.
15

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren anzugeben, mit dem die Betriebsweise einer mit Aufladung betriebenen und mit Kraftstoffdirekteinspritzung arbeitenden,
20 einen variablen Ventiltrieb aufweisenden Brennkraftmaschine verbessert werden kann.

Diese Aufgabe wird durch ein Verfahren gelöst, wie es in Anspruch 1 definiert ist.

25 Vorteilhafte Weiterführungen des erfindungsgemäßen Verfahrens bilden den Gegenstand der Unteransprüche.

Gemäß dem erfindungsgemäßen Verfahren wird die den Brennräumen der Brennkraftmaschine zugeführte Luft mittels einer Aufladevorrichtung (25, 26) vorverdichtet und mittels einer variablen Nockenwellenverstellung die Ventilüberschneidung der Gaswechselventile der Brennkraftmaschine eingestellt. Die zu einem homogenen Betrieb ($\lambda = 1$ Betrieb) der Brennkraftmaschine benötigte Kraftstoffeinspritzmenge wird ermittelt
30 und direkt in die Brennräume der Brennkraftmaschine eingespritzt wird, wobei diese Kraftstoffeinspritzmenge in zwei

3

Teilmengen aufgeteilt wird. Eine erste Teilmenge wird in den Ansaugtakt und eine zweite Teilmenge in den Kompressionstakt eingespritzt. Das Aufteilungsverhältnis zwischen den beiden Teilmengen wird abhängig von dem Lastbereich der Brennkraft-
5 maschine festgelegt.

Bei einem mit homogenen Gemisch betriebenen Ottomotor mit Kraftstoffdirekteinspritzung, im folgenden vereinfacht als DI- Ottomotor bezeichnet, kann über eine Aufteilung der Gesamt-Kraftstoffeinspritzmenge, - jeweils eine Teileinspritzung
10 in den Ansaug- und Kompressionstakt-, die erzielbare Leistung sowie der Kraftstoffverbrauch positiv beeinflusst werden.

Die in den Kompressionstakt abgesetzte zweite Einspritzmenge entzieht dem Gemisch Verdampfungswärme, was über eine Verminderung der Ladungstemperatur zum Zündzeitpunkt die maximale Verbrennungstemperatur und dadurch auch die Tendenz zur klopfenden Verbrennung vermindert. Auf diese Weise kann der Zündwinkel in Bereiche eines höheren motorischen Wirkungsgrades
15 in „Richtung früh“ verstellt werden.
20

Eine aufgeladene, mit homogenem Gemisch ($\lambda = 1$) betriebene DI-Brennkraftmaschine bietet zudem im volllastnahen Betrieb die Möglichkeit, Frischluft direkt in den Abgastrakt zu spülen.
25 Voraussetzung dazu sind ein positives Druckgefälle zwischen Ein- und Auslassseite zum Zeitpunkt des Ladungswechsel OT (Oberer Totpunkt) sowie eine ausreichende Ventilüberschneidung zwischen Auslass- u. Einlassventil.

Durch die direkte Einspritzung von Kraftstoff in den Brennraum der Zylinder ist sichergestellt, dass der Beginn der Einspritzung nach dem Schließen des Auslassventils erfolgt. Es wird so nur Frischluft ohne Kraftstoff zur Abgasseite gespült.
30

35 Durch die zusätzliche Spülluft wird bei einem Abgasturbolader der Massenstrom durch die Turbine erhöht, wodurch sich das

transiente Verhalten u. auch die erzielbare Maximalleistung erhöht. Durch die erhöhte Turbinenleistung fördert auch der mit der Turbine gekoppelte Verdichter eine höhere Luftmenge. Die Grenze stellt dabei das sogenannte Schluckverhalten der Brennkraftmaschine dar.

Das erfindungsgemäße Verfahren wird nachfolgend anhand eines Beispiels näher erläutert. Es zeigt:

- 10 Fig. 1 ein stark vereinfachtes Blockschaltbild einer aufgeladenen und mit Kraftstoffdirekteinspritzung arbeitenden Brennkraftmaschine, bei der das erfindungsgemäße Verfahren angewandt wird und
- 15 Fig. 2 ein Diagramm für den Verlauf des Druckes im Zylinder abhängig von dem Kurbelwellenwinkel.

In Figur 1 ist in Form eines Blockschaltbildes eine aufgeladene Otto - Brennkraftmaschine 10 mit Kraftstoffdirekteinspritzung und einer ihr zugeordneten Abgasnachbehandlungsanlage gezeigt. Dabei sind nur diejenigen Komponenten dargestellt, die für das Verständnis der Erfindung notwendig sind. Insbesondere ist auf die Darstellung der Zündanlage, des Kraftstoffkreises und des Kühlkreislaufes verzichtet worden.

25 Über einen Ansaugkanal 11 erhält die Brennkraftmaschine 10 die zur Verbrennung notwendige Frischluft. Die zugeführte Frischluft strömt durch einen Luftfilter 12, einen Luftmassenmesser 13 und einen Ladeluftkühler 14 zu einem Drosselklappenblock 15. Der Drosselklappenblock 15 beinhaltet eine Drosselklappe 16 und einen nicht dargestellten Drosselklappensensor, der ein dem Öffnungswinkel der Drosselklappe 16 entsprechendes Signal abgibt. Bei der Drosselklappe 16 handelt es sich beispielsweise um ein elektromotorisch angesteuertes Drosselorgan (E-Gas), dessen Öffnungsquerschnitt neben

30 der Betätigung durch den Fahrer (Fahrerwunsch) abhängig vom

35

Betriebsbereich der Brennkraftmaschine über entsprechende Signale einer Steuerungseinrichtung 17 einstellbar ist. Der Luftmassenmesser 13 dient bei einer sogenannten luftmas-
sengeführten Steuerung der Brennkraftmaschine als Lastsensor,
5 dessen Ausgangssignal MAF_KGH zur weiteren Verarbeitung der Steuerungseinrichtung 17 zugeführt wird.

Die Brennkraftmaschine 10 weist eine Kraftstoffzumesseinrich-
tung 18 auf, der Kraftstoff KST unter hohem Druck zugeführt
10 wird und die eine der Zylinderanzahl der Brennkraftmaschine entsprechende Anzahl von Einspritzventilen beinhaltet, welche über entsprechende Signale von Einspritzendstufen angesteuert werden, die vorzugsweise in der elektronischen Steuerungsein-
richtung 17 der Brennkraftmaschine integriert sind. Über die
15 Einspritzventile wird Kraftstoff direkt in die Zylinder der Brennkraftmaschine 10 eingespritzt. Die Einspritzventile werden dabei in vorteilhafter Weise aus einem Kraftstoffdruck-
speicher (Common Rail) mit Kraftstoff versorgt. Die von einem
Einspritzventil eingespritzte Kraftstoffmenge ist mit MFF be-
20 zeichnet. Ein Drucksensor 19 an der Kraftstoffzumesseinrich-
tung 18, erfasst den Kraftstoffdruck FUP, mit dem der Kraft-
stoff direkt in die Zylinder der Brennkraftmaschine einge-
spritzt wird.

25 Ausgangsseitig ist die Brennkraftmaschine 10 mit einem Abgas-
kanal 20 verbunden, in dem ein Abgaskatalysator 21 angeordnet
ist. Dabei kann ein Dreiwege-Katalysator oder ein NOx-
Speicherkatalysator oder eine Kombination der beiden vorgese-
hen sein. Die Sensorik für die Abgasnachbehandlung beinhaltet
30 u.a. einen stromaufwärts des Abgaskatalysators 21 angeordne-
ten Abgasmessaufnehmer in Form einer Lambdasonde 22.

Mit dem Signal λ_{Ex} der Lambdasonde 22 wird das Gemisch ent-
sprechend der Sollwertvorgaben geregelt. Diese Funktion über-
35 nimmt eine an sich bekannte Lambdaregelungseinrichtung 23,
die vorzugsweise in die, den Betrieb der Brennkraftmaschine steuernde bzw. regelnde Steuerungseinrichtung 17 integriert

ist. Solche elektronischen Steuerungseinrichtungen 17, die in der Regel einen oder mehrere Mikroprozessoren beinhalten und die neben der Kraftstoffeinspritzung und der Zündungsregelung noch eine Vielzahl weiterer Steuer- und Regelaufgaben übernehmen, sind an sich bekannt, so dass im folgenden nur auf den im Zusammenhang mit der Erfindung relevanten Aufbau und dessen Funktionsweise eingegangen wird. Insbesondere ist die Steuerungseinrichtung 17 mit einer Speichereinrichtung 24 verbunden, in der u.a. verschiedene Kennfelder und Schwellenwerte gespeichert sind, deren Bedeutung noch erläutert wird.

Zur Erhöhung der Zylinderfüllung und damit zur Leistungssteigerung der Brennkraftmaschine 10 ist eine Aufladevorrichtung in Form eines an sich bekannten Abgasturboladers vorgesehen, dessen Turbine 25 im Abgaskanal 20 angeordnet ist und über eine strichliert dargestellte, nicht näherbezeichnete Welle mit einem Verdichter 26 im Ansaugkanal 11 in Wirkverbindung steht. Somit treiben die Abgase die Turbine 25 und diese wiederum den Verdichter 26 an. Der Verdichter übernimmt das Ansaugen und liefert der Brennkraftmaschine eine vorverdichtete Frischladung. Der stromabwärts des Verdichters 26 liegende Ladeluftkühler 14 führt die Verdichtungswärme über den Kühlmittelkreislauf der Brennkraftmaschine ab. Dadurch kann die Zylinderfüllung weiter verbessert werden. Parallel zu der Turbine 25 ist eine Umgehungsleitung (Bypassleitung) 27 vorgesehen, die über ein sogenanntes Wastegate 28 unterschiedlich weit geöffnet werden kann. Hierdurch wird ein unterschiedlich großer Teil des Massenstroms aus der Brennkraftmaschine an der Turbine 25 vorbeigeleitet, so dass der Verdichter 26 des Abgasturboladers unterschiedlich stark angetrieben wird.

Ein Temperatursensor 29 erfasst ein der Temperatur der Brennkraftmaschine entsprechendes Signal, in der Regel die Kühlmitteltemperatur TCO. Ein Drehzahlsensor 30 erfasst die Drehzahl N der Brennkraftmaschine. Beide Signale werden der Steuerungseinrichtung 17 zur weiteren Verarbeitung zugeführt.

Ein Klopfsensor 32 erfasst die charakteristischen Klopf-
schwingung in dem Verbrennungsraum und gibt ein entsprechen-
des Signal KNKS an eine Klopfregelungseinrichtung 33 ab, die
5 vorzugsweise in die Steuerungseinrichtung 17 integriert ist.
Dabei kann eine der Zylinderzahl der Brennkraftmaschine 10
entsprechende Anzahl von Klopfsensoren oder nur ein einziger
Klopfsensor vorgesehen sein.

10 Ferner weist die Brennkraftmaschine 10 eine Einrichtung 31
auf, mit deren Hilfe die Ventilüberschneidung der Einlassven-
tile und der Auslassventile eingestellt und geändert werden
kann. Solche variable Ventilsteuerungen können mit mechani-
schen Systemen, hydraulischen Systemen, elektrischen Systeme-
15 men, pneumatischen Systemen oder durch eine Kombination der
genannten Systeme realisiert werden. Dabei kann zwischen so-
sogenannten vollvariablen (stufenlosen) Ventiltrieben und
Systemen mit in Stufen einstellbaren Ventiltrieben unter-
schieden werden.

20 Die zur Verbrennung nötige Kraftstoffeinspritzmenge MFF wird
in herkömmlicher Weise aus einem Lastparameter, nämlich der
angesaugten Luftmasse MAF_KGH und der Drehzahl N berechnet
und mehreren Korrekturen (Temperatureinfluss, Lambdaregler,
25 usw.) unterworfen.

Die gesamte, so ermittelte Kraftstoffeinspritzmenge MFF wird
in zwei Einspritzvorgänge aufgeteilt. Eine erste Kraftstoff-
menge MFF_1 wird in den Ansaugtakt abgesetzt, wohingegen eine
30 zweite Kraftstoffmenge MFF_2 in den Kompressionstakt einge-
bracht wird. Es gilt: $MFF = MFF_1 + MFF_2$.

Dieser Vorgang ist für einen ausgewählten Zylinder in der Fi-
gur 2 dargestellt. Das Diagramm zeigt den Druckverlauf in ei-
35 em Zylinder einer 4-Takt-Otto-Brennkraftmaschine in Abhängig-
keit des Kurbelwellenwinkels in °KW. Auf der Abszisse ist zu-
sätzlich der Ansaugtakt, der Kompressionstakt und der Ar-

beitstakt eingetragen. Der Ausschiebetakt ist weggelassen. Mit den Bezugszeichen EOI_1 ist das Ende der Einspritzung in den Ansaugtakt, mit dem Bezugszeichen EOI_2 das Ende der Einspritzung in den Kompressionstakt bezeichnet. Der obere Totpunkt ist mit TDC (Top Dead Center) bezeichnet.

Die erste Kraftstoffeinspritzmenge MFF_1 sorgt bei entsprechend gewähltem Einspritzende EOI_1 für eine Kraftstoffverdampfung während Frischluft in den Zylinder strömt. Die zur Kraftstoffverdampfung erforderliche Wärme wird der einströmenden Luft entzogen, wodurch über eine Steigerung der Ladungsdichte der Liefergrad erhöht wird. Wird die gesamte Kraftstoffmenge MFF mit der ersten Einspritzung abgesetzt, so ergibt sich der höchste Liefergrad.

Die während des Kompressionstaktes eingebrachte Kraftstoffmenge MFF_2 entzieht bei entsprechend angepasstem Einspritzende EOI_2 dem sich in der Kompressionsphase befindlichen Luft-Kraftstoffgemisch Wärme durch Verdampfung. Es vermindert sich die Ladungstemperatur zum Zündzeitpunkt und dadurch auch die maximale Verbrennungstemperatur. Über eine Reduktion der maximalen Verbrennungstemperatur nimmt die Klopfneigung ab und es kann ein Zündwinkel für eine günstigere Verbrennungsschwerpunktlage (früher Zündzeitpunkt) eingestellt werden.

Eine Steigerung der Kraftstoffmenge MFF_2, bis zu den durch Gemischaufbereitungszeiten vorgegebenen Grenzen, erhöht den Effekt der internen Ladungskühlung. Bei der Einspritzung in den Kompressionstakt stehen nur relativ kurze Gemischaufbereitungszeiten zur Verfügung. Wird hier zuviel Kraftstoff eingespritzt, so ist der Verbrennungswirkungsgrad schlecht, da der Kraftstoff nicht mehr vollständig verbrennen kann und es treten hohe CO- Emissionen und Rauchbildung auf. Die Grenzwerte hierfür werden betriebspunktabhängig durch Versuche ermittelt und in entsprechenden Kennfeldern abgelegt.

Das Aufteilungsverhältnis zwischen MFF_1 und MFF_2 kann so eingestellt werden, das sich Vorteile aus beiden Effekten

nutzen lassen und so eine Optimierung von Maximalleistung und Verbrauch resultieren.

Im volllastnahen Betrieb einer aufgeladenen Brennkraftmaschine bewirkt die positive Druckdifferenz zwischen Einlass- und Auslassseite ($P_{\text{einlass}} > P_{\text{auslass}}$) - bei entsprechender Ventilüberschneidung-, dass Frischluft zur Abgasseite gespült wird. Die Spülluftmasse erhöht den Durchsatz durch die Brennkraftmaschine ohne an der Verbrennung teilzunehmen. Unter Spülen wird dabei der Effekt verstanden, dass Frischluft ohne an der Verbrennung im Zylinder teilzunehmen, durch die Brennkraftmaschine durchgeschoben wird. Es treten insbesondere folgende Vorteile für das Betriebsverhalten der Brennkraftmaschine auf:

Bei $\lambda_{\text{Abgas}} = 1$ (Homogenbetrieb der Brennkraftmaschine) findet bei Spülluft eine Verbrennung im Zylinder mit $\lambda_{\text{Zylinder}} < 1$ statt. Durch die Verbrennung im Zylinder wird die Klopfneigung reduziert.

Durch Spülen wird der Restgasanteil im Brennraum und somit die Klopfneigung vermindert. Die Minimierung des Restgasanteils ist an der Volllast von entscheidender Bedeutung um eine maximale Zylinderfüllung zu erreichen und diese Füllung auch effektiv, d.h. mit günstiger Verbrennungsschwerpunktlage umzusetzen.

Die zusätzliche Spülluftmenge erhöht den Massenstrom durch die Turbine, wodurch bei niedrigen Drehzahlen der Brennkraftmaschine sowohl das Ansprechverhalten (Vermeidung des sogenannten Turbolochs), als auch die erreichbare Volllast gesteigert werden können.

Das Verhältnis der im Zylinder verbleibenden Luftmasse zur gesamten, während eines Arbeitsspieles angesaugten Luftmasse wird als trapping efficiency TE bezeichnet:

$$TE = \frac{\text{Luftmasse Zylinder}}{\text{Gesamte angesaugte Luftmasse}} = \frac{M_{Cyl}}{M_{Cyl} + M_{Scav}} \quad (1)$$

Die gesamte angesaugte Luftmasse setzt sich zusammen aus der Luftmasse M_{Cyl} , die im Zylinder verbleibt und der Spülluftmasse M_{Scav} , also derjenigen Luftmasse, die durch den Zylinder gespült wird. Aus dem Zusammenhang (1) folgt, dass $TE \leq 1$ ist. Je größer die Spülluftmasse M_{Scav} ist, desto kleiner ist der Wert für TE . D.h. der Luftmassenmesser 13 (Fig. 1) misst die gesamte Luftmasse, die insgesamt angesaugt wird, die sich dann aber aufteilt über die Trapping Efficiency TE in eine Luftmasse, die an der Verbrennung teilnimmt und in eine Luftmasse, die durch die Brennkraftmaschine durchgespült wird.

Das im Abgas mittels der Lambdasonde 22 gemessene Lambda λ_{Ex} stimmt, aufgrund der nicht an der Verbrennung teilnehmenden Spülluftmasse M_{Scav} , nicht mit dem Verbrennungslambda λ_{Cyl} überein. Es gilt folgender Zusammenhang:

$$TE \cdot \lambda_{Ex} = \lambda_{Zyl} \quad (2)$$

Im Teillast und volllastnahen Betrieb wird das verbrauchs- und leistungsoptimale Aufteilungsverhältnis der Einspritzmengen MFF_1 zu MFF_2 sowie deren jeweiligen Werte für die Einspritzendezeitpunkte EOI_1 und EOI_2 über Kennfelder $KF1$, $KF2$ bestimmt:

$$\begin{aligned} MFF_1 &= MFF * KF(MAF_KGH, N) \\ MFF_2 &= MFF - MFF_1 \\ EOI_1 &= EOI_1(MAF_KGH, N, FUP) \\ EOI_2 &= EOI_2(MFF_2, N, TCO, FUP) \end{aligned} \quad (3)$$

Die während des Ansaugtaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge MFF_1 wird durch Multiplikation der gesamten Kraftstoffmenge MFF mit einem Aufteilungsfaktor erhalten, der in Abhängigkeit von dem Wert der vom Luftmassenmesser 13 erfassten Luftmasse

MAF_KGH und der Drehzahl N der Brennkraftmaschine aus einem Kennfeld KF ausgelesen wird. Die während des Kompressionstaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge MFF_2 wird durch Differenzbildung aus den Werten für MFF und MFF_1 erhalten. Eine typische Aufteilung zwischen den einzelnen Kraftstoffmengen MFF_1 und MFF_2 besteht darin, dass in den Ansaugtakt 80% und in den Kompressionstakt 20% der gesamten Kraftstoffmenge MFF eingespritzt wird.

- 10 Der Wert für den Einspritzendezeitpunkt EOI_1 wird in Abhängigkeit von dem Wert MAF_KGH, der Drehzahl N der Brennkraftmaschine und dem Kraftstoffdruck FUP aus einem Kennfeld KF1 ausgelesen.
- 15 Der Wert für den Einspritzendezeitpunkt EOI_2 wird in Abhängigkeit dem Wert MFF_2, der Drehzahl N der Brennkraftmaschine, der Kühlmitteltemperatur TCO der Brennkraftmaschine und dem Kraftstoffdruck FUP aus einem Kennfeld KF2 ausgelesen. Dies kann ein dreidimensionales Kennfeld sein, oder eine Kombination mehrerer, einzelner Kennfelder.
- 20

Wird im volllastnahen Betrieb der Brennkraftmaschine (Drosselklappe voll offen) der Luftdurchsatz mittels Spülen erhöht, so ergibt sich die Möglichkeit die Einspritzmengen-Sollwerte MFF_1 u. MFF_2 gemäß der eingestellten Trapping Efficiency TE vorzugeben.

25

Unter dem Begriff „volllastnaher Bereich“ wird der Bereich verstanden, der zwischen der Volllast bei Saugbetrieb, also der max. Druck, der bei einem reinen Saugmotor ohne Aufladung erreicht werden kann (Saugrohrdruck gleich Umgebungsdruck, 1000 hpa) und maximaler Volllast, also der Druck, den man mittels der Aufladung erreichen kann (z.B. 2000 hpa), liegt.

30

35

Die während des Ansaugtaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge MFF_1 wird dabei so bemessen, dass sich ein stöchiometrisches

12

Verbrennungslambda λ_{cyl} ergibt. Die Menge des während des Kompressionstaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge MFF_2 ergibt sich aus der Forderung eines stöchiometrischen Abgaslambdas λ_{Ex} .

5

$$\text{MFF_1} = \text{MFF} \cdot \text{TE}$$

$$\text{MFF_2} = \text{MFF} - \text{MFF_1}$$

$$\text{EOI_1} = \text{EOI_1}(\text{MAF_KGH}, N, \text{FUP}) \quad (4)$$

$$\text{EOI_2} = \text{EOI_2}(\text{MFF_2}, N, \text{TCO}, \text{FUP})$$

10

Die während des Ansaugtaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge MFF_1 wird durch Multiplikation der gesamten Kraftstoffmenge MFF mit dem Wert für die Trapping Efficiency TE erhalten. Die während des Kompressionstaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge MFF_2 wird durch Differenzbildung aus den Werten für MFF und MFF_1 erhalten.

15

Die Werte für die Einspritzendezeitpunkte EOI_1 und EOI_2 werden analog wie oben bereits anhand der Gleichungen (3) beschrieben aus weiteren Kennfeldern K_4 , K_5 , erhalten.

20

Während des Betriebes der Brennkraftmaschine kann sogenannte Klopfen auftreten, d.h. unkontrollierte Verbrennungen z.B. an heißen Stellen des Brennraumes. Durch klopfende Verbrennung verursachte Verbrennungsdruckschwankungen werden in der Regel durch am Kurbelgehäuse montierte Körperschallsensoren detektiert. Nach entsprechender Signalaufbereitung resultiert das sogenannte Klopfsignal KNKS , welches das Klopfgeräusch eines Zylinders während eines Arbeitstaktes charakterisiert. Ausgehend von dem Klopfsignal KNKS wird, bei klopf freier Verbrennung, ein zylinderindividueller gleitender Mittelwert über alle Arbeitstakte bestimmt. Dieser sogenannte Geräuschwert NL charakterisiert den Motorgeräuschpegel eines Zylinders bei nicht klopfender Verbrennung. Durch Vergleich des momentanen Geräuschwertes KNKS mit einer aus dem Geräuschwert NL errechneten Klopfschwelle THD lässt sich erkennen, wann in einem Zylinder klopfende Verbrennung auftritt.

30

Die bekannten Anti-Klopfregelungsverfahren korrigieren in Abhängigkeit der Überschreitung der Klopfschwelle THD durch das Klopfsignal KNKS den Zündwinkel des betroffenen Zylinders in

5 „Richtung spät“, womit die Klopf tendenz vermindert wird.

Tritt nach einer Zündwinkelkorrektur am klopfenden Zylinder kein erneutes Klopfereignis auf, wird der Zündwinkeleingriff über einen Integrator auf Null zurückgefahren.

10 Nachteil dieser bekannten Verfahren ist eine Verlagerung des Verbrennungsschwerpunktes über den Zündwinkeleingriff in „Richtung Spät“, woraus negative Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch und die Abgastemperatur resultieren.

15 Gemäß einem Aspekt der Erfindung wird die Klopf tendenz über eine entsprechende zylinderindividuelle Aufteilung der Einspritzmengen $MFF_{1_{cyl_x}}$ und $MFF_{2_{cyl_x}}$ vermindert. Ausgehend von den oben beschriebenen Einspritzsollwerten wird bei beginnender klopfender Verbrennung die Kraftstoffmenge $MFF_{2_{cyl_x}}$, die

20 während des Kompressionstaktes eingespritzt wird unter entsprechender Verminderung der Kraftstoffmenge $MFF_{1_{cyl_x}}$, die in den Ansaugtakt eingespritzt wird, erhöht.

Die in den Kompressionstakt abgesetzte erhöhte zweite Einspritzung $MFF_{2_{cyl_x}}$ führt durch die Verdampfung des Kraftstoffs im Brennraum zu einer zusätzlichen inneren Ladungskühlung. Dieser Effekt senkt über die verminderte maximale Verbrennungstemperatur die Neigung zur klopfenden Verbrennung. Der Zündwinkel muss nicht nach spät verschoben werden.

30 Verbrauch und Abgastemperatur werden nicht negativ beeinflusst.

Übersteigt das Klopfsignal KNKS eines Zylinders Cyl x die Klopfschwelle THD_1 so wird die zylinderindividuelle Kraftstoffmenge $MFF_{1_{cyl_x}}$ über einen Wert $MFF_{DEC_1_{cyl_x}}$ vermindert

35 und die zylinderindividuelle Kraftstoffmenge $MFF_{2_{cyl_x}}$ erhöht. Wurden nach Überschreiten der Klopfschwelle THD_1 die

einzuspritzenden Kraftstoffmengen angepasst und wird kein erneutes Klopfereignis erkannt, so wird der Eingriff auf das Einspritzverhältnis über einen Integrator zurückgefahren, MFF_DEC_{1cyl_x} wird also wieder auf 1 inkrementiert.

5

$$MFF_DEC_{cyl_x} = KF_3(MAF_KGH, N, KI)$$

$$MFF_1_{cyl_x} = MFF_1 \cdot MFF_DEC_{cyl_x} \quad (5)$$

$$MFF_2_{cyl_x} = MFF - MFF_1_{cyl_x}$$

Der Faktor MFF_DEC_{1cyl_x}, mit dem die zylinderindividuelle Kraftstoffmenge MFF_{1cyl_x} verringert wird, ist abhängig von der Luftmasse MAF_KGH, der Drehzahl N der Brennkraftmaschine und der Klopfintensität KI, definiert als Differenz zwischen dem Klopfsignal KNKS und der Klopfchwelle THD₁ in einem Kennfeld KF3 abgelegt.

Die zylinderindividuelle Kraftstoffmenge MFF_{1cyl_x} ergibt sich dann aus der Multiplikation des Wertes für die während des Ansaugtaktes einzuspritzenden Kraftstoffmenge MFF₁ mit dem aus dem Kennfeld ausgelesenen Faktor für die Verringerung. Die zylinderindividuelle Kraftstoffmenge MFF_{2cyl_x} wird durch Differenzbildung aus den Werten für MFF und MFF_{1cyl_x} erhalten.

Ist nun das Klopfereignis so stark, dass eine Korrektur über das Einspritzverhältnis nicht ausreicht, wird ein zusätzlicher Eingriff über den Zündwinkel erforderlich. Dieser Fall tritt ein, wenn das Klopfsignal KNKS eine weitere Klopfchwelle THD₂ überschreitet, wobei THD₂ > THD₁ appliziert wird. Der zusätzliche Zündwinkleingriff erfolgt, wie oben bei der Beschreibung des zündwinkelbasierten Anti-Klopffregungsverfahren dargestellt.

30

Die beiden Schwellenwerte THD₁, THD₂ werden experimentell für die Brennkraftmaschine ermittelt und sind in der Speichereinrichtung 24 abgelegt.

Das erfindungsgemäße Verfahren wurde anhand einer Brennkraftmaschine erläutert, das als Aufladeeinrichtung einen Abgas-turbolader aufweist. Das Verfahren ist aber unabhängig von der Art der Aufladung und ist mit jeder anderen Aufladevorrichtung wie Kompressoren, elektrische Verdichter oder eine
5 Kombination der genannten Vorrichtungen ausführbar. Sie muss lediglich geeignet sein, auf der Saugseite einen Druck zu erzeugen, der größer ist als der Druck auf der Abgasseite, so dass ein Spülen möglich ist.

Patentansprüche:

- 5 1. Verfahren zum Steuern einer Brennkraftmaschine (10), wobei
- die den Brennräumen der Brennkraftmaschine (10) zugeführte Luft mittels einer Aufladevorrichtung (25, 26) vorverdichtet wird,
 - 10 - mittels einer variablen Nockenwellenverstellung die Ventilüberschneidung der Gaswechselventile der Brennkraftmaschine eingestellt wird,
 - die zu einem homogenen Betrieb der Brennkraftmaschine (10) benötigte Kraftstoffeinspritzmenge (MFF) ermittelt und direkt in die Brennräume der Brennkraftmaschine (10) eingespritzt wird,
 - 15 - die Kraftstoffeinspritzmenge (MFF) in zwei Teilmengen (MFF_1, MFF_2) aufgeteilt wird,
 - eine erste Teilmenge (MFF_1) in den Ansaugtakt und eine zweite Teilmenge (MFF_2) in den Kompressionstakt eingespritzt wird,
 - 20 - das Aufteilungsverhältnis zwischen den beiden Teilmengen (MFF_1, MFF_2) abhängig von dem Lastbereich der Brennkraftmaschine (10) festgelegt wird.
- 25
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass bei Teillast und im volllastnahen Betrieb der Brennkraftmaschine (10) die Ventilüberschneidung derart eingestellt wird, dass keine Frischluft zur Abgasseite der Brennkraftmaschine gespült wird und das Aufteilungsverhältnis der beiden Teilmengen (MFF_1, MFF_2), sowie deren Einspritzendezeitpunkte (EOI_1, EOI_2) anhand von Kennfeldern (KF) festgelegt werden.
- 30
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die in den Ansaugtakt einzuspritzende Kraftstoffmenge (MFF_1) durch Multiplikation der gesamten Kraftstoffmenge (MFF) mit einem Aufteilungsfaktor erhalten wird, der in Abhängigkeit
- 35

17

von der Luftmasse (MAF_KGH) und der Drehzahl (N) der Brennkraftmaschine (10) festgelegt ist.

4. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass
5 die in den Kompressionstakt einzuspritzende Kraftstoffmenge (MFF_2) durch Differenzbildung aus den Werten für die gesamte Kraftstoffmenge (MFF) und der in den Ansaugtakt einzuspritzenden Kraftstoffmenge (MFF_1) erhalten wird.
- 10 5. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass im volllastnahen Betrieb der Brennkraftmaschine (10) die Ventil-
überschneidung derart eingestellt wird, dass Frischluft zur Abgasseite der Brennkraftmaschine gespült wird und das Auf-
teilungsverhältnis der beiden Teilmengen (MFF_1, MFF_2) über
15 das Verhältnis (TE) der im Zylinder der Brennkraftmaschine (10) verbleibenden Luftmasse (M_{cyl}) zur gesamten, während eines Arbeitsspiels angesaugten Luftmasse (M_{cyl} + M_{scav}) festgelegt wird.
- 20 6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die in den Ansaugtakt einzuspritzende Kraftstoffmenge (MFF_1) durch Multiplikation der gesamten Kraftstoffmenge mit dem
Verhältnis (TE) der im Zylinder der Brennkraftmaschine (10) verbleibenden Luftmasse (M_{cyl}) zur gesamten, während eines
25 Arbeitsspiels angesaugten Luftmasse (M_{cyl} + M_{scav}) erhalten wird.
7. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass
30 die in den Kompressionstaktes einzuspritzende Kraftstoffmenge (MFF_2) durch Differenzbildung aus den Werten für die gesamte Kraftstoffmenge (MFF) und der in den Ansaugtakt einzuspritzenden Kraftstoffmenge (MFF_1) erhalten wird.
8. Verfahren nach Anspruch 2 oder 5, dadurch gekennzeichnet,
35 dass der Wert für den Einspritzendezeitpunkt (EOI_1) in Abhängigkeit von der Luftmasse (MAF_KGH), der Drehzahl (N) und dem Kraftstoffdruck (FUP) festgelegt wird.

9. Verfahren nach Anspruch 2 oder 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Wert für den Einspritzendezeitpunkt (EOI_2) in Abhängigkeit von der in den Kompressionstakt einzuspritzenden Kraftstoffmenge (MFF_2), der Drehzahl (N), der Kühlmitteltemperatur (TCO) der Brennkraftmaschine und dem Kraftstoffdruck (FUP) festgelegt wird.
10. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass bei Auftreten von klopfender Verbrennung in einem Zylinder der Brennkraftmaschine (10) das Aufteilungsverhältnis zwischen den beiden Teilmengen (MFF_1, MFF_2) zylinderindividuell geändert wird.
11. Verfahren nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Kraftstoffmenge (MFF_2_{cyl_x}), die in den Kompressionstakt eingespritzt wird, erhöht wird und die Kraftstoffmenge (MFF_1_{cyl_x}) die in den Ansaugtakt eingespritzt wird, vermindert wird.
12. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luft mittels eines Abgasturboladers vorverdichtet wird.
13. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luft mittels eines Kompressors vorverdichtet wird, der von der Brennkraftmaschine unmittelbar oder mittelbar angetrieben wird.
14. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Luft mittels eines elektrisch angetriebenen Verdichters vorverdichtet wird.
15. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Verstellung der Nockenwelle stufenlos erfolgt.
16. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Verstellung der Nockenwelle in Stufen erfolgt.

1/2

FIG 1

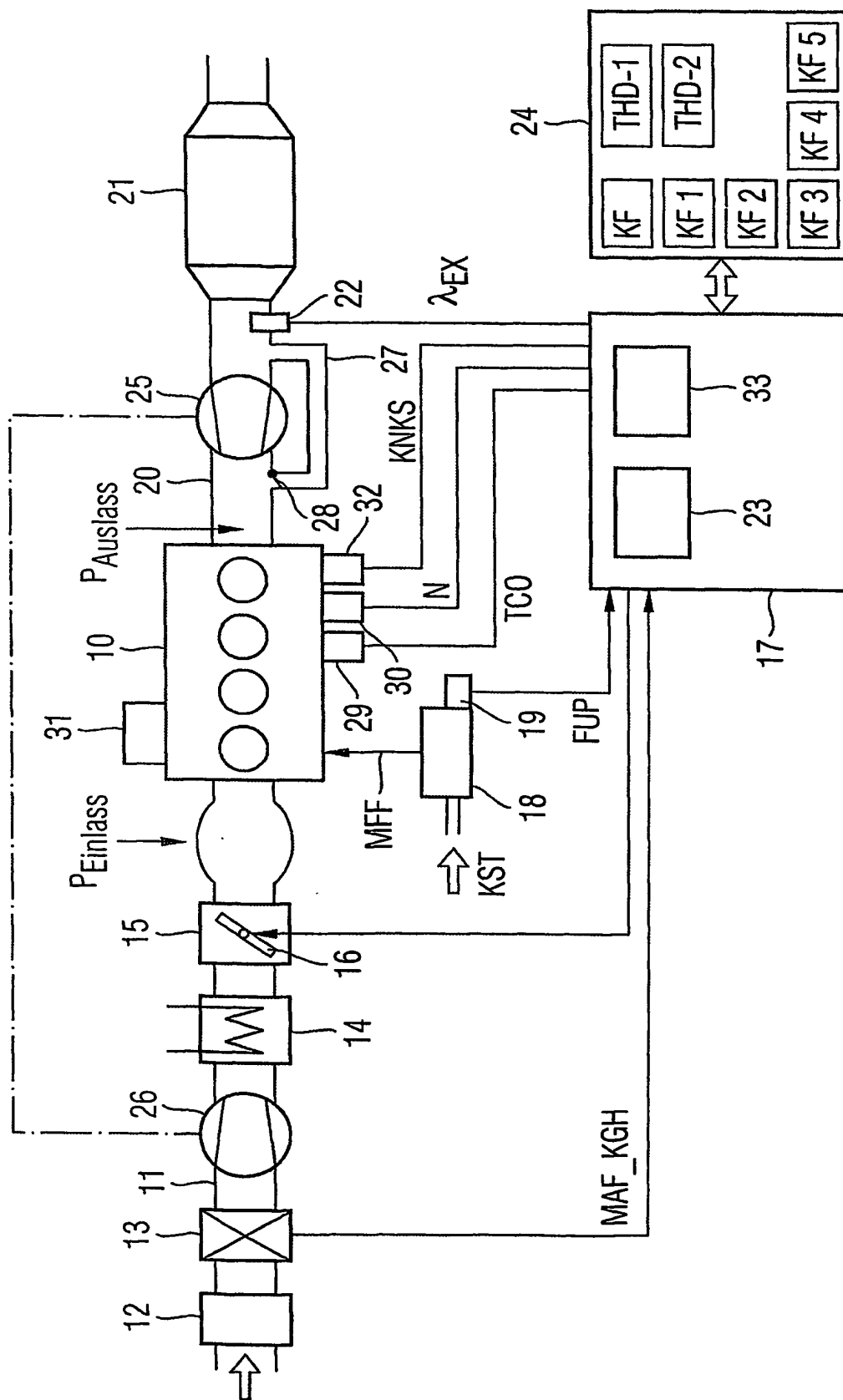
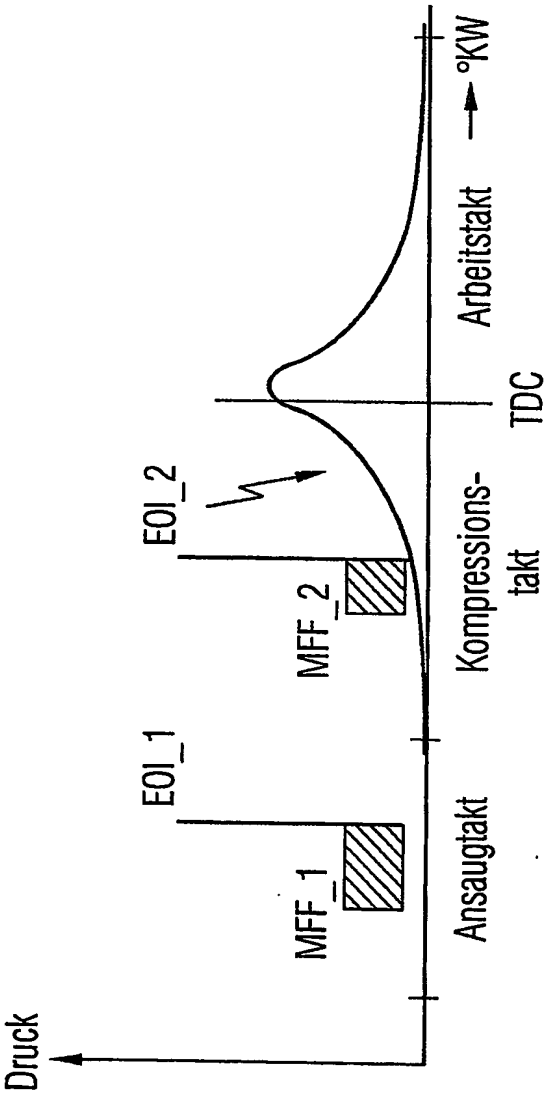


FIG 2

FIG 2



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE 03/03244

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 F02D41/40 F02D41/00 F02D35/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 F02D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the International search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 100 65 266 A (BOSCH GMBH ROBERT) 18 July 2002 (2002-07-18)	1,12-16
Y	the whole document	10,11
X	WO 00 52317 A (BOSCH GMBH ROBERT ;EDELMANN THOMAS (DE); SCHRAY BERNHARD (DE)) 8 September 2000 (2000-09-08)	1
Y	the whole document	10,11
A		5-9
X	EP 1 052 391 A (NISSAN MOTOR) 15 November 2000 (2000-11-15)	1-4
X	EP 0 539 921 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 5 May 1993 (1993-05-05)	1
A	column 4, line 48 -column 9, line 8; figures 5,9,10	2-4



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

21 January 2004

Date of mailing of the international search report

02/02/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Aign, T

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/DE 03/03244

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 10065266	A	18-07-2002	DE 10065266 A1	18-07-2002
			WO 02053898 A1	11-07-2002
			EP 1350022 A1	08-10-2003
WO 0052317	A	08-09-2000	DE 19908729 A1	07-09-2000
			WO 0052317 A1	08-09-2000
			DE 59907944 D1	15-01-2004
			EP 1075593 A1	14-02-2001
			JP 2002538366 A	12-11-2002
			US 6505603 B1	14-01-2003
EP 1052391	A	15-11-2000	JP 2000320333 A	21-11-2000
			JP 2001003771 A	09-01-2001
			EP 1052391 A2	15-11-2000
			US 6267097 B1	31-07-2001
EP 0539921	A	05-05-1993	JP 2917617 B2	12-07-1999
			JP 5118245 A	14-05-1993
			DE 69207553 D1	22-02-1996
			DE 69207553 T2	05-06-1996
			EP 0539921 A2	05-05-1993
			US 5313920 A	24-05-1994

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/03244

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 F02D41/40 F02D41/00 F02D35/02

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 F02D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 100 65 266 A (BOSCH GMBH ROBERT) 18. Juli 2002 (2002-07-18)	1,12-16
Y	das ganze Dokument	10,11
X	WO 00 52317 A (BOSCH GMBH ROBERT ; EDELMANN THOMAS (DE); SCHRAY BERNHARD (DE)) 8. September 2000 (2000-09-08)	1
Y	das ganze Dokument	10,11
A		5-9
X	EP 1 052 391 A (NISSAN MOTOR) 15. November 2000 (2000-11-15)	1-4
X	EP 0 539 921 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 5. Mai 1993 (1993-05-05)	1
A	Spalte 4, Zeile 48 - Spalte 9, Zeile 8; Abbildungen 5,9,10	2-4



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

21. Januar 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

02/02/2004

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Aign, T

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationaler Aktenzeichen

PCT/DE 03/03244

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 10065266	A	18-07-2002	DE	10065266 A1	18-07-2002
			WO	02053898 A1	11-07-2002
			EP	1350022 A1	08-10-2003
WO 0052317	A	08-09-2000	DE	19908729 A1	07-09-2000
			WO	0052317 A1	08-09-2000
			DE	59907944 D1	15-01-2004
			EP	1075593 A1	14-02-2001
			JP	2002538366 A	12-11-2002
			US	6505603 B1	14-01-2003
EP 1052391	A	15-11-2000	JP	2000320333 A	21-11-2000
			JP	2001003771 A	09-01-2001
			EP	1052391 A2	15-11-2000
			US	6267097 B1	31-07-2001
EP 0539921	A	05-05-1993	JP	2917617 B2	12-07-1999
			JP	5118245 A	14-05-1993
			DE	69207553 D1	22-02-1996
			DE	69207553 T2	05-06-1996
			EP	0539921 A2	05-05-1993
			US	5313920 A	24-05-1994